

**Agence  
de développement  
de réseaux locaux  
de services de santé  
et de services sociaux**



**Projet de prolongement de l'autoroute 25  
entre le l'autoroute 440 et  
le boulevard Henri-Bourassa**

**Mémoire présenté au Bureau d'audience publique sur l'environnement  
par la Direction de santé publique de Laval**

**Juin 2005**

## **1. Le mandat des directeurs de santé publique**

En vertu de la Loi sur les services de santé et les services sociaux<sup>1</sup> et de la Loi sur la santé publique<sup>2</sup>, le mandat des directeurs de santé publique est de surveiller l'état de santé de la population, d'identifier les situations susceptibles de menacer la santé publique, de conduire les enquêtes nécessaires à cette fin, et de recommander ou de s'assurer de la mise en place des mesures visant à protéger la santé de la population de leur territoire.

Cette législation propose également aux directeurs de santé publique d'agir sur les déterminants de la santé de la population en favorisant la concertation des divers intervenants et en recommandant l'adoption de politiques publiques saines ou favorisant la santé. Les habitudes de vie, l'organisation des services de santé, la biologie humaine, le milieu socioculturel et économique et le milieu physique (l'environnement) sont des déterminants de l'état de santé de chaque personne et de la communauté.

Les directeurs de santé publique ont également le mandat d'informer la population des problèmes de santé prioritaires, des principaux facteurs associés à ces problèmes et des solutions les plus efficaces pour les prévenir.

Selon l'Organisation mondiale de la santé<sup>3</sup>, la santé est un état de bien-être physique, mental et social et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité. Dans le même ordre d'idées, le gouvernement du Québec, dans la Loi sur les services de santé et les services sociaux, précise son orientation en matière de santé et de bien-être qu'il décrit ainsi « (...) le maintien et l'amélioration de la capacité physique, psychique et sociale des personnes d'agir dans leur milieu et d'accomplir les rôles qu'elles entendent assumer d'une manière acceptable pour elles-mêmes et pour les groupes dont elles font partie ».

Dans ce contexte, il est pertinent pour la Direction de santé publique de Laval de faire ressortir les impacts potentiels du projet de prolongement de l'autoroute 25 sur la santé de la population lavalloise.

La Direction de santé publique de Laval dépose au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) ce mémoire qui souligne des enjeux de santé publique pour la population lavalloise afin qu'ils soient pris en considération par les décideurs.

---

<sup>1</sup> Gouvernement du Québec, L.R.Q., chapitre S-4.2, Loi sur les services de santé et les services sociaux

<sup>2</sup> Gouvernement du Québec, L.R.Q., chapitre S-2.2, Loi sur la santé publique

<sup>3</sup> Organisation mondiale de la santé, juin 1946, Actes officiels no 2, p. 100 adopté à la Conférence internationale sur la santé, New York.

## **2. La population lavalloise**

Selon les perspectives démographiques (édition 2003) de l'Institut de la statistique du Québec, la population lavalloise compterait 365 623 personnes en 2005.

Ville de Laval a identifié le zonage de son territoire (résidentiel, agricole, commercial et industriel). Ces différentes zones sont reliées entre elles par un réseau routier relativement bien développé s'articulant autour de grands axes Est-Ouest (440, St-Martin, Concorde) et Nord-Sud (13, 15, 19, 25, et quelques boulevards). Le schéma d'aménagement prévoit du développement résidentiel et industriel dans certains quartiers situés près du projet.

Le projet du pont de l'autoroute 25 se localise dans le secteur «Duvernay - Saint-François - Saint-Vincent-de-Paul » qui est constitué en grande partie par une zone agricole. Les zones résidentielles de ce secteur sont actuellement peuplées par environ 27 000 personnes, ce qui représente près de 8 % de la population lavalloise.

## **3. Le projet**

Un des objectifs du projet présenté par le ministère des Transports du Québec (MTQ), vise à augmenter la fluidité du réseau routier de la région métropolitaine et à permettre une meilleure circulation des personnes et des marchandises. Différents documents présentés lors des audiences du BAPE estiment que l'achèvement de ce lien autoroutier améliorera la desserte de l'Est de la région tout en augmentant la fluidité de tous les ponts de la rive Nord de l'île de Montréal qui sont présentement surchargés en période de pointe.

Ce projet prévoit une autoroute de quatre voies (pouvant être élargie à six voies) sur la partie terrestre ainsi qu'un pont à six voies au dessus de la rivière des Prairies. Le projet inclut également une voie réservée au transport en commun (autobus), sauf sur le pont où les autobus doivent se mêler à la circulation automobile<sup>4</sup>.

Toutefois, contrairement à la version initiale, le projet proposé ne comporte plus de pistes multifonctionnelles sur le pont<sup>4</sup>. L'inclusion de cette piste permettrait aux piétons, cyclistes et patineurs de traverser la rivière des Prairies.

Le tracé du prolongement de l'autoroute 25 rejoint l'autoroute 440 à proximité de l'école secondaire Leblanc. On retrouve également un parc de maisons mobiles situé sur la Montée Masson ainsi que quelques résidences situées à l'intérieur de la zone du projet.

## **4. Les préoccupations liées au projet**

La Direction de santé publique de Laval a examiné le projet présenté par le MTQ afin de déterminer les impacts directs sur la santé de la population lavalloise que pourrait avoir le prolongement de l'autoroute 25. Les avantages et les inconvénients reliés à ce projet peuvent varier selon les régions concernées (Montréal, Laval ou les couronnes) et le lecteur doit en être conscient. Dans ce contexte, la présente analyse se limitera aux impacts appréhendés pour la santé de la population lavalloise. Les différents sujets qui interpellent la Direction de santé

---

<sup>4</sup> Ministère des Transports, Décembre 2004, Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa; Étude d'impacts sur l'environnement, complément d'information, 17 p.

publique de Laval (la circulation automobile, le transport en commun, la pollution atmosphérique, le bruit, la santé mentale, les risques reliés au transport de produits dangereux, l'activité et le transport actif) seront discutés et des questionnements ou recommandations seront suggérés afin d'améliorer la santé des citoyens ou d'atténuer les effets négatifs que pourrait apporter ce projet sur la santé.

#### **4.1 La circulation automobile**

Tous ne s'entendent pas sur l'impact du projet sur la circulation automobile.

Selon les documents présentés par le MTQ<sup>4,6,7</sup>, le prolongement de l'autoroute 25 aurait pour effet de diminuer la congestion sur l'ensemble des ponts situés entre Montréal et Laval/Repentigny. De plus, le MTQ indique que le projet permettrait de diminuer le nombre de kilomètres parcourus par les automobilistes en évitant les détours, ainsi que le nombre d'heures perdues dans les files d'attente, puisque la fluidité des ponts entre Montréal et Laval/Repentigny serait plus grande.

Cependant, lors des audiences, plusieurs intervenants ont soulevé certains questionnements afin de déterminer combien de temps cette diminution de la congestion se ferait sentir sur les ponts et le réseau routier. Malgré le péage qui serait instauré sur le pont, l'augmentation de l'offre (nouveau lien routier) pourrait, en effet, induire de nouveaux déplacements.

L'évaluation de cette induction semble relativement difficile à effectuer, puisque les experts ne semblent pas s'entendre sur la perspective future de certains facteurs menant à l'induction de nouveaux déplacements comme l'activité économique, la démographie, le vieillissement de la population, le pourcentage de la population active, le développement résidentiel, commercial et industriel, le développement et la promotion du transport en commun.

Pourtant, l'estimation de l'induction est très importante, puisqu'elle permet de déterminer le nombre de déplacements prévus à court, moyen et long terme, et ainsi déterminer le niveau de congestion sur le réseau routier. C'est à partir de ces données que l'on peut évaluer les conséquences sur la santé. Cependant, des informations contradictoires ne nous permettent pas de juger du délai et de l'ampleur de l'induction et de la congestion à la suite de la mise en place du projet.

#### **4.2 Le transport en commun**

Le projet de prolongement de l'autoroute 25 décrit par le MTQ prévoit augmenter la fluidité des déplacements sur les ponts entre Laval et Montréal. De ce fait, selon le MTQ, ce projet amènerait un transfert modal du transport en commun vers l'automobile et amènerait donc, à court terme, une diminution de l'utilisation du métro de Laval, dès l'ouverture du pont. Au cours des dernières années, le développement du transport en commun a permis de maintenir la part modale de ce moyen de transport pour les déplacements en période de pointe du matin à 22 %<sup>5</sup> malgré l'accroissement du parc automobile en général.

---

<sup>5</sup> Agence métropolitaine de transport et al., 2003, Enquête origine-destination 2003 : La mobilité des personnes dans la région de Montréal, Faits saillants, 26 p

La Direction de santé publique de Laval favorise le transport en commun puisque l'utilisation de ce mode de transport pour se rendre aux études ou au travail, lors des déplacements en période de pointe, permet de diminuer les émissions de polluants et de réduire les problèmes de santé pouvant être provoqués par la congestion automobile (stress, accidents, etc.).

Le projet comporte un élément de transport en commun. En effet, une voie réservée aux autobus en site propre est prévue en bordure de l'autoroute à Laval et à Montréal. Cette voie réservée devrait permettre aux utilisateurs provenant de l'Est de Laval et de la couronne Nord d'avoir un lien relativement direct et rapide vers la station de métro Radisson. Cependant, cette voie réservée doit se joindre à la circulation autoroutière sur le pont projeté. Si l'augmentation de la circulation amenait de la congestion sur le pont ou encore, si cette augmentation de la circulation amenait les promoteurs du projet à augmenter le nombre de voies de 4 à 6 sur l'autoroute de part et d'autre du pont, que se passera-t-il de l'efficacité des déplacements des autobus sur le pont?. L'efficacité du transport en commun s'en trouvera probablement détériorée puisque les autobus pourraient se retrouver dans la congestion?. Pourquoi ne pas prévoir, tel que décrit dans le document de promotion du projet (document PR8.1)<sup>6</sup>, un corridor entièrement indépendant pour les autobus, y compris sur le pont? Cela aurait l'avantage de maintenir l'efficacité du transport en commun si la congestion venait à toucher le pont et éviterait la création de voies réservées à sens inverse, pouvant ainsi créer une cause supplémentaire d'accidents graves comme ceux survenus sur les ponts Champlain et Viau ou sur le boulevard Pie IX.

#### **4.3 La pollution atmosphérique**

Le secteur des transports, de par la combustion d'énergie fossile, est une des sources qui contribuent à la pollution atmosphérique. L'évaluation des impacts effectuée par le promoteur du projet a été réalisée en tenant compte de l'évolution de la circulation automobile, mais également de la diminution du nombre de kilomètres parcourus en raison du nouveau lien autoroutier qu'amènerait la construction du pont. Il en conclut que la concentration des principaux polluants (CO, NO, NO<sub>2</sub> et SO<sub>2</sub>) demeurerait nettement inférieure aux normes en vigueur à la CUM et à celles du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), et que les concentrations d'ozone devraient légèrement diminuer tandis que les concentrations des matières particulaires (PST, PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>) devraient augmenter<sup>7</sup>.

Une évaluation plus précise des concentrations locales de CO a également été présentée lors de la première partie de l'audience (4<sup>ème</sup> transparent du document DA-18; émission différentielle de CO imputable au projet A25). Selon le MTQ, les concentrations de CO diminueraient considérablement dans les secteurs résidentiels de Laval et augmenteraient dans le secteur des autoroutes 440 et 25 (nouveau tronçon et secteur vers Terrebonne). Il est par conséquent évident qu'une diminution de la circulation dans certains secteurs résidentiels améliorerait la qualité de l'air et la qualité de vie des résidents de ces secteurs. Toutefois, dans les secteurs plus près des routes où il y a une augmentation de la circulation, la qualité de l'air pourrait s'en trouver détériorée. Cependant, l'amélioration de la qualité de l'air des secteurs résidentiels se détériorerait de nouveau dans le cas où les ponts entre Laval et Montréal se trouveraient de nouveau congestionnés.

<sup>6</sup> Transports Québec, Le parachèvement de l'autoroute 25 : Un complément essentiel au réseau autoroutier de l'Est de l'agglomération métropolitaine, 6 p

<sup>7</sup> Ministère des Transports, Juin 2001, Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa; Étude d'impacts sur l'environnement, Rapport d'analyse des impacts, pagination multiple et annexes

Nous avons examiné les données historiques afin de déterminer l'effet de l'augmentation de la circulation automobile sur la qualité de l'air dans la grande région de Montréal. L'enquête « origine-destination » de l'Agence métropolitaine de transport (AMT, 2003) indique que le parc automobile a augmenté de 10 % dans la grande région de Montréal entre 1998 et 2003. Les données indiquent également une augmentation du parc automobile d'environ 37 % entre 1987 et 2003 (pour les données comparables) ainsi qu'une augmentation des déplacements de 18 % pour la même période.

Lorsque l'on examine les données historiques du réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA) de la ville de Montréal<sup>8</sup>, on s'aperçoit que, malgré l'augmentation du nombre de véhicules et du nombre de déplacements, pour l'ensemble des polluants (à l'exception de l'ozone), les concentrations dans l'air ambiant aux différentes stations d'échantillonnage ont diminuées ou sont restées plutôt stables au cours des 20 dernières années. Il faut toutefois indiquer que l'automobile n'est qu'une des sources d'émission des polluants mesurés par le RSQA et que les efforts mis en place par la Communauté urbaine de Montréal et par Environnement Canada ont permis une réduction des émissions polluantes industrielles. De plus, l'augmentation de l'efficacité des moteurs et des carburants pourrait également expliquer l'amélioration de la qualité de l'air à Montréal.

L'historique des données sur les particules fines est plus récente (échantillonnage depuis 1998). On note, sur le site Internet du RSQA<sup>8</sup>, que les concentrations de PM<sub>10</sub> sont plutôt stables au cours des dernières années et ce, pour presque l'ensemble des stations. Les concentrations de PM<sub>2,5</sub> ont cependant une tendance à la hausse pour les stations de Ste-Anne-de-Bellevue et de l'Aéroport de Montréal alors qu'à la station du centre ville (Drummond), les concentrations sont plutôt stables. Le transport est un des éléments contribuant à l'émission de ces particules fines.

Les concentrations d'ozone, dont les tendances sont à la hausse dans la plupart des stations, vont même jusqu'à dépasser la norme annuelle du règlement relatif à l'assainissement de l'air de la ville de Montréal (règlement 90 de la CUM).

Il est difficile de prédire quelles seront les évolutions technologiques et les efforts environnementaux déployés qui permettraient de compenser l'augmentation de l'utilisation de l'automobile. La proportion de la pollution atmosphérique, reliée à l'automobile, sur le bilan global des émissions atmosphériques est probablement beaucoup plus importante aujourd'hui qu'il y a 20 ans. En réalité, au cours des prochaines années, il est possible que la qualité de l'air se détériore si aucun développement technologique ou si aucune mesure de réductions des émissions n'est mise en place pour compenser l'augmentation prévue de l'utilisation de l'automobile. Indépendamment de la réalisation du projet, une augmentation des déplacements effectués en véhicules automobiles pourrait contribuer à la détérioration de la qualité de l'air de la région métropolitaine incluant le territoire de Laval.

Il va de soi que l'augmentation de l'utilisation de l'automobile augmenterait l'émission de gaz à effets de serre (GES), puisque le transport constitue une des principales sources de GES émis dans l'atmosphère.

---

<sup>8</sup> Ville de Montréal, Réseau de surveillance de la qualité de l'air, (<http://www.rsqa.qc.ca/framville.asp?url=framrsqf.asp>)

Toutefois, on peut tout de même affirmer que certains polluants comme les particules et le dioxyde d'azote ont des effets néfastes sur la santé pouvant provoquer une augmentation des hospitalisations relatives aux maladies respiratoires<sup>9</sup>.

Différentes mesures d'aménagement urbain dans les quartiers limitrophes devraient être mises en place afin de diminuer l'impact des particules sur la santé respiratoire des citoyens.

#### **4.4 Le bruit**

D'un point de vue de santé publique, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) précise que le bruit est non seulement une nuisance mais qu'il représente un grave problème pour la santé constituant ainsi un problème de santé publique de plus en plus important. Il « peut être à l'origine de déficits auditifs, gêner la communication, perturber le sommeil, avoir des effets cardio-vasculaires et psychophysiologiques, compromettre la qualité du travail et provoquer des réactions d'hostilité ainsi que des changements de comportement social. La principale conséquence sociale des déficits auditifs est l'incapacité à comprendre la parole dans des circonstances normales, ce qui est considéré comme un grave handicap social. <sup>10</sup>»

Le bruit, qui ne relève pas d'activités industrielles, est appelé bruit ambiant, bruit environnemental ou bruit de voisinage. Le bruit généré par les réseaux de transport s'inscrit dans cette catégorie. « Pour la plupart des gens, l'exposition permanente à un niveau de bruit ambiant situé aux alentours de 70dB(A) n'entraîne pas de déficit auditif »<sup>10</sup>. Cependant, des niveaux d'exposition inférieurs à 70 dB(A) peuvent causer des nuisances, des troubles du sommeil et des perturbations de la communication<sup>10</sup>.

Afin de protéger la santé de la population, l'OMS favorise la prise en charge du bruit et propose les « Lignes directrices pour la lutte contre le bruit ambiant <sup>12</sup>». Les éléments du tableau suivant, tirés de cette référence, résument les valeurs qui peuvent servir de lignes directrices pour le bruit ambiant et énumèrent également les effets critiques sur la santé.

**Tableau 1 : Lignes directrices des niveaux sonores dans des environnements spécifiques<sup>12</sup>**

<b>Environnement</b>	<b>Effets critiques pour la santé</b>	<b>Niveau sonore dB(A)</b>	<b>Temps en heures</b>
Espaces extérieurs	Nuisance	50-55	16
Intérieur des locaux d'habitation	Intelligibilité de la parole	35	16
Chambre à coucher	Troubles du sommeil	30	8
Salles de classe	Perturbation de la communication	35	Pendant les cours
Zones industrielles, commerciales et aires de circulation	Déficits auditifs	70	24

<sup>9</sup> World Health Organisation (WHO), June 2004, Health Aspects of Air Pollution : Results From the WHO Project "Systematic Review of Health Aspects of Air Pollution in Europe, 25 p

<sup>10</sup> Organisation mondiale de la santé, Février 2001, Le bruit au travail et le bruit ambiant, Aide-mémoire no 258

L'étude d'impact déposée par le MTQ rapporte des augmentations des niveaux sonores à tous les points d'échantillonnage situés sur le territoire de Laval<sup>11</sup>. Selon cette étude, aucune mesure d'atténuation n'est prévue pour les trois secteurs étudiés à Laval, parce que les niveaux d'impacts sonores ont été qualifiés de faibles. Cependant, pour le secteur Laval/Masson, les niveaux sonores actuels de 72,6 dB(A)<sub>L<sub>eq,24h</sub></sub> sont déjà très élevés, étant supérieurs à 70 dB(A), dépassant donc les lignes directrices de l'OMS<sup>12</sup>. De plus, les évaluations du projet pour 2006 avec péage prévoient des niveaux sonores de 73,4 dB(A)<sub>L<sub>eq,24h</sub></sub> soit une augmentation de 0,8 dB(A)<sub>L<sub>eq,24h</sub></sub>. La grille d'évaluation de l'impact sonore de la Politique sur le bruit du ministère des Transports (annexe F de l'étude d'impact) indique qu'une augmentation de 1 dB(A)<sub>L<sub>eq,24h</sub></sub> d'un niveau actuel de 70 dB(A)<sub>L<sub>eq,24h</sub></sub> (niveau le plus élevé du tableau) équivaut à un impact sonore moyen. Nous estimons par conséquent qu'une augmentation de 0,8 dB(A)<sub>L<sub>eq,24h</sub></sub> d'un niveau sonore actuel de 72,6 dB(A)<sub>L<sub>eq,24h</sub></sub> devrait être comparable et devrait être considéré minimalement comme un impact moyen.

Selon la méthodologie décrite dans l'étude d'impact à la page 4-39, « *un impact sonore est considéré comme étant significatif lorsque la variation entre le niveau sonore actuel à l'ouverture et le niveau sonore projeté (horizon 10 ans) générera un impact jugé moyen ou fort* » et « *Pour ce projet, (...) il a été convenu de procéder à l'évaluation des impacts sonores sur la variation entre la situation actuelle et celle estimée lors de la mise en service de l'autoroute en 2006*<sup>11</sup> ». En conséquence, l'impact sonore du secteur Laval/Masson devrait être considéré comme un impact significatif.

Des mesures d'atténuation devraient être prévues afin de diminuer les niveaux sonores dans les différents secteurs (incluant l'école secondaire Leblanc) en visant le respect des lignes directrices de l'OMS<sup>12</sup>. De plus, la direction de santé publique de Laval suggère que le MTQ utilise des  $L_{eq}$  de jour ( $L_{eq16h}$ ) et de nuit ( $L_{eq8h}$ ) plutôt que d'utiliser les  $L_{eq24h}$  étant donné les impacts possibles sur la santé, le sommeil et la communication en classe.

Finalement, ces évaluations sont effectuées avec les niveaux de circulation prévus par les simulations du MTQ. Cependant, comme il est difficile de prévoir l'induction des déplacements qu'amènerait ce nouveau lien routier, il se pourrait que les niveaux projetés à l'ouverture puissent augmenter avec l'accroissement de la circulation automobile. En conséquence, il serait important de prévoir la possibilité de mesures d'atténuation supplémentaires dans le projet de partenariat public-privé, afin que ces nouvelles mesures d'atténuation puissent être installées rapidement si les niveaux sonores venaient indiquer que le projet provoque un impact considéré comme significatif dans l'avenir.

#### **4.5 La santé mentale**

Une revue de littérature scientifique sur la santé publique et l'étalement urbain ontarien<sup>13</sup> rapporte des impacts du trafic sur la santé mentale. Ainsi, les longues périodes passées dans la circulation limitent le temps disponible pour la famille et les amis, le temps consacré à soi-même et laisse moins de marge de manœuvre pour contribuer à des activités dans la communauté. Certaines études associent les longues périodes de voyage à une augmentation des maux

<sup>11</sup> Ministère des Transports, Juin 2001, Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa; Étude d'impacts sur l'environnement, Rapport d'analyse des impacts, pagination multiple et annexes

<sup>12</sup> World Health Organisation, April 1999, Guidelines for Community Noise, Geneva, 140 p

<sup>13</sup> Ontario College of Family Physicians, January 2005, Report on Public Health and Urban Sprawl in Ontario : A review of the pertinent literature. 53 p



de dos, des maladies cardiovasculaires et du stress auto-rapporté ainsi qu'à une augmentation de l'arthrite, de l'asthme et des maux de tête<sup>13</sup>.

Par ailleurs, d'autres études rapportent que le stress et l'anxiété de la conduite lors du trafic peuvent contribuer à l'augmentation de la pression artérielle, les maux de tête et la rage au volant. Les frustrations et la colère qui en découlent peuvent se répercuter sur l'environnement de travail et à la maison du conducteur et menacent aussi ses relations familiales et sociales<sup>13</sup>.

Le National Traffic and Safety Administration mentionne que les deux principales causes de la conduite agressive sont le fait d'être pressé ou d'avoir une contrainte d'horaire et l'augmentation de la congestion et du trafic. La conduite agressive regroupe différents comportements dont le suivi d'un véhicule trop près, le changement de voie abrupt et répétitif et la vitesse. Les incidents reliés à la rage au volant semblent plus particulièrement survenir le vendredi après-midi, durant les heures de pointe et lors de bonnes conditions météorologiques. D'autres études suggèrent que les volumes de circulation, les distances de voyage et les délais seraient également des facteurs de risque de la conduite agressive<sup>13</sup>.

Une seule étude consultée par le Collège des médecins de famille de l'Ontario n'a trouvé aucun effet de la congestion routière sur la santé mentale<sup>13</sup>.

Comme le projet prévoit une diminution de la congestion, il pourrait donc entraîner des effets bénéfiques sur ces aspects de la santé mentale. Le temps est devenu une denrée précieuse et rare. L'augmentation de la fluidité pourrait permettre aux personnes qui sont actuellement prises dans la congestion de passer plus de temps avec les membres de leur famille ou encore de profiter de ce temps pour réaliser des activités sociales ou sportives. Il faut toutefois ajouter que la circulation automobile n'est pas le seul déterminant d'une conciliation travail-famille et que des solutions doivent être trouvées auprès de plusieurs intervenants afin d'améliorer cet aspect dans la société d'aujourd'hui.

De plus, comme il est difficile de prévoir l'évolution réelle de la congestion suite à l'implantation du projet, il se pourrait que ces effets soit de très courte durée si la congestion redevenait intense rapidement.

#### ***4.6 Les risques reliés au transport de produits dangereux***

Selon le MTQ, le nouveau tronçon autoroutier permettra aux camions d'utiliser ce lien comme voie de contournement, ce qui aura comme effet d'augmenter le nombre de camions qui transiteront sur le territoire de Laval. Certains de ces camions transporteront des matières dangereuses. Il serait important d'avoir une meilleure connaissance des types de produits qui pourraient transiter sur le territoire afin que les autorités locales puissent se préparer à réagir dans le cas où surviendrait un événement impliquant des matières dangereuses.

#### **4.7 L'activité physique et transport actif**

Tel que mentionné antérieurement, la version actuelle du projet du MTQ ne comprend plus de voie multifonctionnelle sur le pont. La Direction de santé publique de Laval favorise l'activité physique et le transport actif afin de contrer les effets de la sédentarité.

La sédentarité (l'inactivité physique) est reconnue comme un problème de santé publique. Il est prouvé que la sédentarité a un lien de cause à effet direct avec plusieurs problèmes de santé tels que : une mortalité précoce, une morbidité cardiovasculaire accrue, une moins grande capacité de régulation du métabolisme des sucres et des gras; une moins grande capacité musculo-squelettique; et des symptômes de dépression et anxiété<sup>14</sup>. Ces problèmes favorisent l'apparition de maladies telles que les maladies cardiovasculaires, le diabète de type 2, l'obésité, quelques types de cancer, l'ostéoporose, etc.<sup>15,16</sup>

Compte tenu des progrès technologiques que nos sociétés ont connus depuis les cinquante dernières années, l'effort physique lié à l'occupation professionnelle et aux tâches domestiques a beaucoup diminué tandis que l'effort physique lié aux déplacements est de nos jours, quasi inexistant.

Pour contrer ce désengagement face à la pratique régulière de l'activité physique et à cette diminution de la dépense énergétique, les autorités comme l'Organisation mondiale de la santé<sup>17</sup> et le Centers for Disease Control and Prevention<sup>16</sup> des Etats-Unis entre autres, recommandent la mise en œuvre de politiques susceptibles de faciliter l'utilisation de la marche et du vélo dans les déplacements de tous les jours et d'aménager les communautés et les milieux de vie de sorte qu'ils soient plus conviviaux à l'activité physique de loisir. Les experts reconnaissent donc l'importance des activités physiques de loisir et les modes de déplacements actifs comme moyens d'augmenter la dépense énergétique de la population et prévenir ainsi l'apparition de plusieurs maladies chroniques.

La construction du pont sur l'autoroute 25 doit tenir compte du développement des modes de transport actif pour les lavallois. La liaison entre deux tronçons cyclables, celui du boulevard Lévesque à Laval et celui du boulevard Gouin à Montréal doit être considérée. À cet effet il est nécessaire de prévoir l'aménagement de voies cyclables et piétonnières sur le pont, pour assurer la circulation des piétons, cyclistes, patineurs et autres en toute sécurité.

L'implantation du pont peut, d'un autre côté, nuire à l'activité physique puisque la création de ce nouveau lien routier pourrait amener les citoyens à prendre plus souvent leur véhicule automobile et par le fait même, augmenter la sédentarité des gens. De plus, certaines études commencent à soulever des hypothèses quant à l'influence de l'étalement urbain sur la sédentarité<sup>18</sup>.

---

<sup>14</sup> Comité scientifique de Kino-Québec, 2004, *Stratégies éprouvées et prometteuses pour promouvoir la pratique régulière d'activités physiques au Québec*

<sup>15</sup> Comité scientifique de Kino-Québec, 1999. *Quantité d'activité physique requise pour en retirer des bénéfices pour la santé*, Québec

<sup>16</sup> Centers for Disease Control and Prevention, 2001, *Increasing physical activity : A report on recommendations of the Task Force on Community Preventive services*

<sup>17</sup> Organisation mondiale de la santé, 2003, *Obésité : prévention et prise en charge de l'épidémie mondiale, rapport de consultation*

<sup>18</sup> Reid Ewing, Tom Schmid, Richard Killinsworth, Amy Zlot, Stephen Raudenbush, *Relationship Between Urban Sprawl and Physical Activity, Obesity, and Mortality*. The science of Health Promotion. Vol.18, no1, Septembre/Octobre 2003.

## **5. Conclusion**

La Direction de santé publique de Laval n'a pas à se prononcer sur la pertinence du projet. Elle tente plutôt de soulever les principaux enjeux socio-sanitaires afin que les décideurs puissent prendre une décision plus éclairée. Les éléments décrits ci-dessus visent à informer la Commission de certains aspects reliés à la santé ou permettant d'atténuer les conséquences sur la santé des Lavallois dans le cas où le projet se réaliserait.

La Direction de santé publique considère que :

1. La voie réservée au transport en commun devrait être indépendante de la circulation automobile afin d'en assurer la fluidité en tout temps.
2. Le pont devrait comporter une piste multifonctionnelle afin de relier les voies cyclables de Montréal et Laval
3. Des mesures d'atténuation du bruit devraient être mises en place pour le parc de maisons mobiles et l'école secondaire Leblanc et dans les autres secteurs qui pourraient être touchés
4. Différentes mesures d'aménagement urbain dans les quartiers limitrophes devraient être mises en place afin de diminuer l'impact des particules sur la santé respiratoire des citoyens.

Le plan de gestion des déplacements du ministère des Transports du Québec propose une analyse globale des projets à l'étude afin d'améliorer la circulation des personnes et des biens dans la grande région de Montréal. Ce plan du MTQ propose non seulement des projets de rénovation ou de développement du réseau routier, mais également des projets de développement ou de restauration des infrastructures de transport en commun. En plus, un ensemble de mesures permettant de diminuer l'utilisation de l'automobile vers le centre-ville à l'avantage du transport en commun (gestion des stationnements, covoiturage, etc.) sont proposées. La Direction de santé publique de Laval encourage le ministère des Transports du Québec à poursuivre en ce sens.